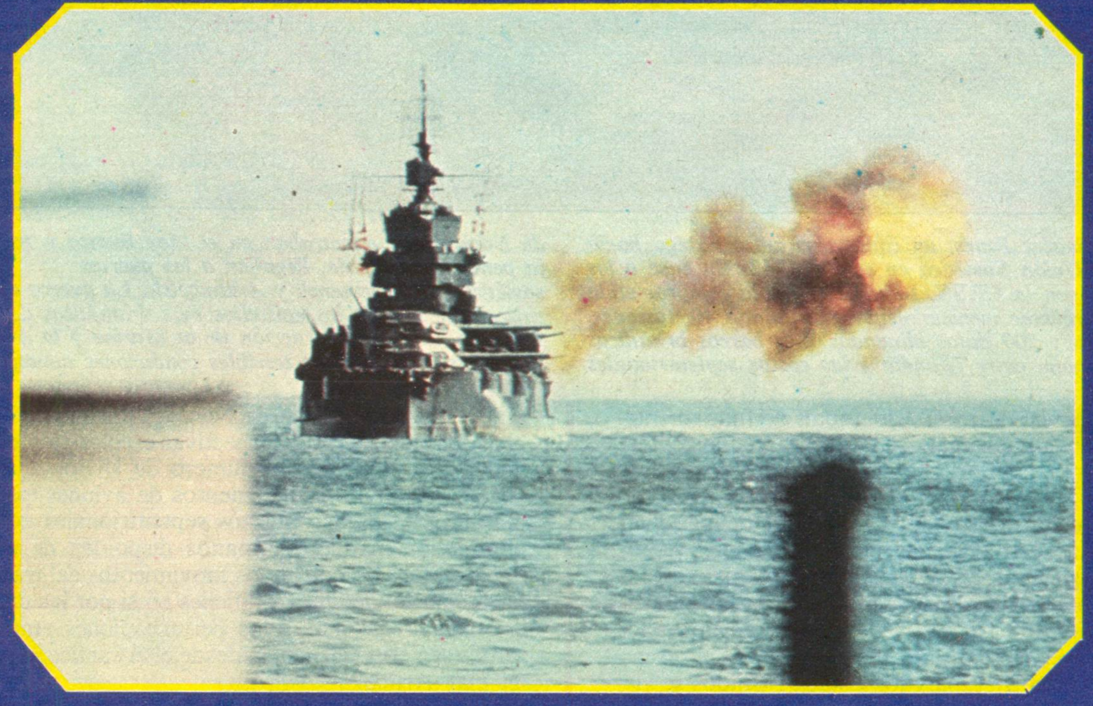
LA VANGUARDIA

1914-18 * 1939-45

GRANDES BATALLAS

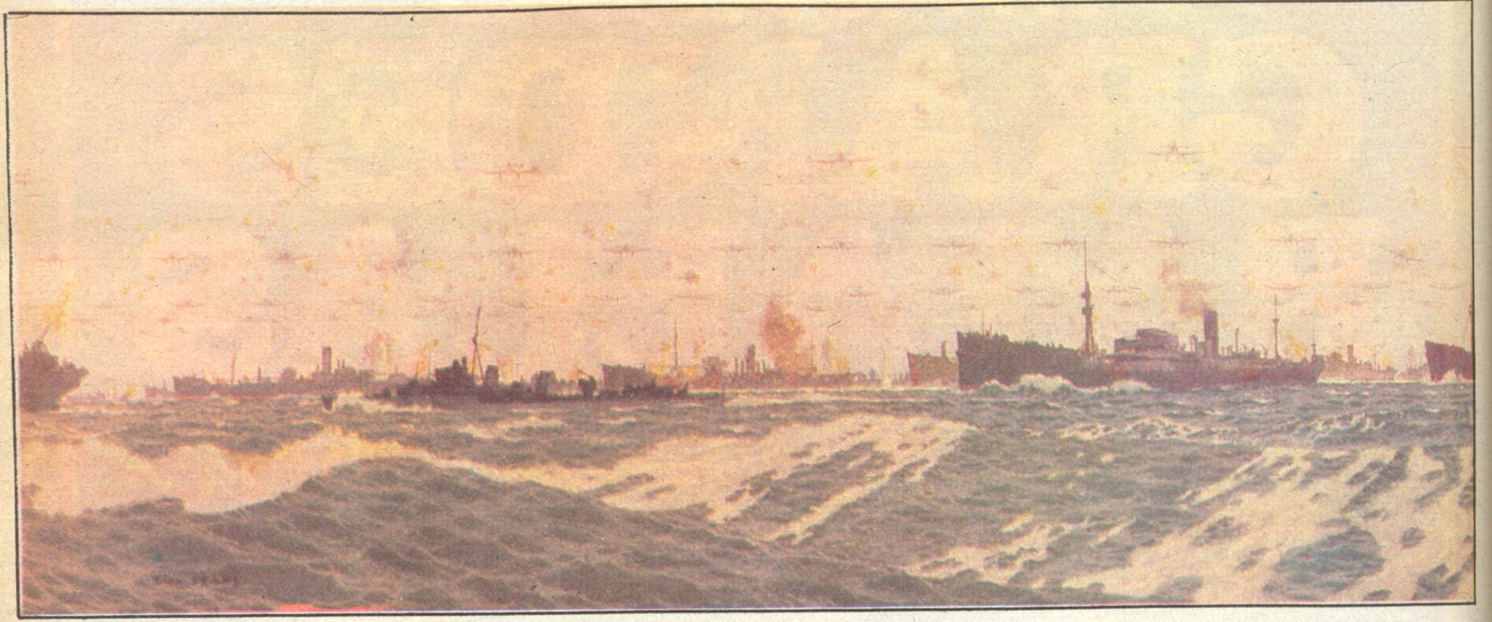


NAVALES

Por Giorgio Giorgerini

Fascículo 8

LA GUERRA EN EL MAR ARTICO



De un cuadro de Charles Pears: un convoy británico navega hacia la Unión Soviética en el año 1942. En base a los acuerdos estipulados con la URSS, Londres se había comprometido a proporcionar mensualmente a su aliada 400 aviones, 500 carros armados y 200 autos blindados. Los barcos británicos navegaban entre Islandia y las costas septentrionales de Noruega, se adentraban en el Mar Blanco y, tras haber doblado la península de Kola, llegaban a los puertos soviéticos de Murmansk y Arkangelsk. La guerra de los convoyes árticos fue uno de los episodios más dramáticos del conflicto, tanto por la acción de la Marina y la Aviación alemanas como por las terribles condiciones atmosféricas.

Los aliados angloamericanos consideraban de fundamental importancia para el resultado final de la guerra las posibilidades de resistencia y reacción de la Unión Soviética frente a la Alemania agresora. Los ejércitos alemanes habían avanzado profundamente en territorio soviético y habían ocupado las principales regiones industriales y agrícolas de la URSS. Los soviéticos tuvieron que replegarse y estaban organizando los nuevos centros de producción bélica más allá de los Urales. Apremiaba la necesidad de tiempo y de medios, mientras los ejércitos del Reich presionaban con violencia hacia el este.

De este modo, la Gran Bretaña y los Estados Unidos se vieron constreñidos a tomar la decisión de apoyar el esfuerzo bélico soviético con el envío de auxilios de todo tipo, hasta el punto de que adquirió a través del tiempo las características de un compromiso logístico nunca visto con anterioridad. Los aprovisionamientos sólo podían llegar a la Unión Soviética por vía marítima, con tres únicas vías de acceso: Siberia, Irán y la Rusia septentrional. Cerca del 50% de la ayuda americana llegó a través de Siberia, el 25% a través del Irán a donde los cargamentos llegaban del Atlántico doblando el Cabo de Buena Esperanza, hecho que produjo la pérdida del 8% de los aprovisionamientos, sin contar el excesivo tiempo que ocupa cada operación y que se calculaba en 6 meses por barco. El restante 25% de materiales fue enviado por la ruta más corta y directa: la del Artico.

Los convoyes zarpaban desde Islandia y, en menos de una docena de días, arribaban a los puertos soviéticos de Murmansk y Arkangelsk.

Sin embargo, las rutas árticas ofrecían el peligro de tener que enfrentarse a los aviones, barcos de superficie y U-Boote alemanes, y así las pérdidas de los cargamentos ascendieron al 21% de todo lo transportado.

Ya a principios de 1942 el alto mando de la Kriegsmarine había enviado al norte de Noruega los buques más importantes de superficie, con sus respectivas escoltas, sin olvidarse de trasladar a la zona cierto número de U-Boote. Por su parte, la Luftwaffe envió destacamentos de aviones torpederos y bombarderos a los aeropuertos septentrionales noruegos. De este modo, los mandos germanos disponían de un eficaz instrumento ofensivo contra los movimientos del tráfico aliado hacia la Unión Soviética, ya difíciles en sí por las duras condiciones del estado del mar y las perturbaciones atmosféricas que se producen con frecuencia desde el Atlántico septentrional hasta el mar Artico.

En el primer semestre de 1942 se registraron acontecimientos importantes en la batalla del Artico, es decir, los combates sostenidos en torno a los convoyes PQ-12, PQ-11 y PQ-15, PQ-1 y PQ-17. Este último se convirtió en un verdadero drama histórico: el convoy perdió 22 buques de carga, un buque de salvamento, un barco cisterna y, de las 188.000 toneladas embarcadas, se malograron 123.000; por último, fue obligado a retirarse hacia occidente. A causa de las enormes pérdidas, se suspendieron los convoyes a la Unión Soviética hasta finales del otoño.

A partir de mediados de diciembre de 1942 la necesidad de reforzar los ejércitos soviéticos comprometidos en una serie de grandes contraofensivas, indujo a la reanudación de los convoyes aliados, aunque organizados de distinta forma que las veces anteriores.

Precisamente durante esta fase, el 31 de diciembre de 1942, tuvo lugar el combate de la Isla de los Osos.

A partir de 1943 la situación en la Artico fue desfavorable para Alemania. En el primer trimestre del año muchos convoyes aliados llegaron a Murmansk y Arkangelsk con reducidas pérdidas. A continuación, el tráfico disminuyó porque la nueva situación que se había planteado en el Mediterráneo, fa-

vorable a los angloamericanos, aconsejó enviar los aprovisionamientos a los soviéticos vía Mediterráneo - Suez - Mar Rojo - Golfo Pérsico. A finales de diciembre de 1943, tras el hundimiento del acorazado **Scharnhorst**, cesaba prácticamente la existencia de las fuerzas navales germanas en el Artico. Después de esto, los convoyes aliados fueron enviados con mayor frecuencia, hostigados cada vez por un menor número de aviones y U-Boote y beneficiados además por la destrucción definitiva del acorazado **Tirpitz**, gemelo del famoso **Bismarck**.

En los años 1944-45, grandes convoyes aliados, con 30 y hasta 60 buques cada uno, llegaron a la Unión Soviética a través de las rutas del Artico. Los ataques de los U-Boote y las escasas incursiones de los aviones obtuvieron muy poco éxito: entre agosto de 1944 y abril de 1945 sólo fueron hundidos dos barcos de un total de 250.

Durante el mismo período, llegaron a la Unión Soviética más de un millón de toneladas de material bélico. Las armas, los medios y las provisiones angloamericanas, entre los cuales más de medio millon de autovehículos, que llegaron a la Unión Soviética por vía marítima, permitieron que el Ejército Rojo pertrechase y enviase al frente 60 divisiones, con una superioridad numérica y material qu permitió derrotar al Ejército alemán y le obligó a retroceder hasta Berlín.

Fueron también artífices de este resultado en el frente oriental —no hay que olvidarlo— las fuerzas navales angloamericanas, que permitieron el aflujo de aprovisionamientos decisivos a la Union Soviética.

La Kriegsmarine se retiró del Artico al Báltico, en donde vivió su triste epílogo. Las unidades de superficie supervivientes se vieron envueltas en las operaciones del frente oriental, que retrocedía cada vez más ante el incontenible avance soviético. Se desarrolló un intenso tráfico entre Alemania y las líneas del frente, protegido con eficacia por los buques de la Marina y que duró hasta el final de las hostilidades. En octubre, los soviéticos desembarcaron en las islas bálticas, llegaron a la zona marítima comprendida entre Memel y Ljepaia e intentaron alcanzar esta última a través de una vía costera, pero la intervención de los buques alemanes lo impidió; este hecho permitió que el Ejército alemán de Curlandia tuviese tiempo para organizar la defensa y pudiera resistir con el apoyo de la Marina hasta el 23 de noviembre de 1944.

La Marina soviética no hizo acto de presencia. Las tropas fueron evacuadas por la Marina prácticamente sin pérdidas.

A comienzos de 1945, la Kriegsmarine se adjudicó la ardua tarea de transportar las poblaciones de Curlandia, Prusia y demás zonas orientales del Reich a las regiones occidentales, para sustraerlas a la ocupación soviética. Sólo de Curlandia fueron evacuadas cerca de dos millones de personas y 4 divisiones del ejército. Fue éste el momento en que la Flota Roja atacó con mayor decisión, empleando una veintena de submarinos y algunas decenas de lanchas torpederas. Fueron hundidos 8 buques y un barco hospital.

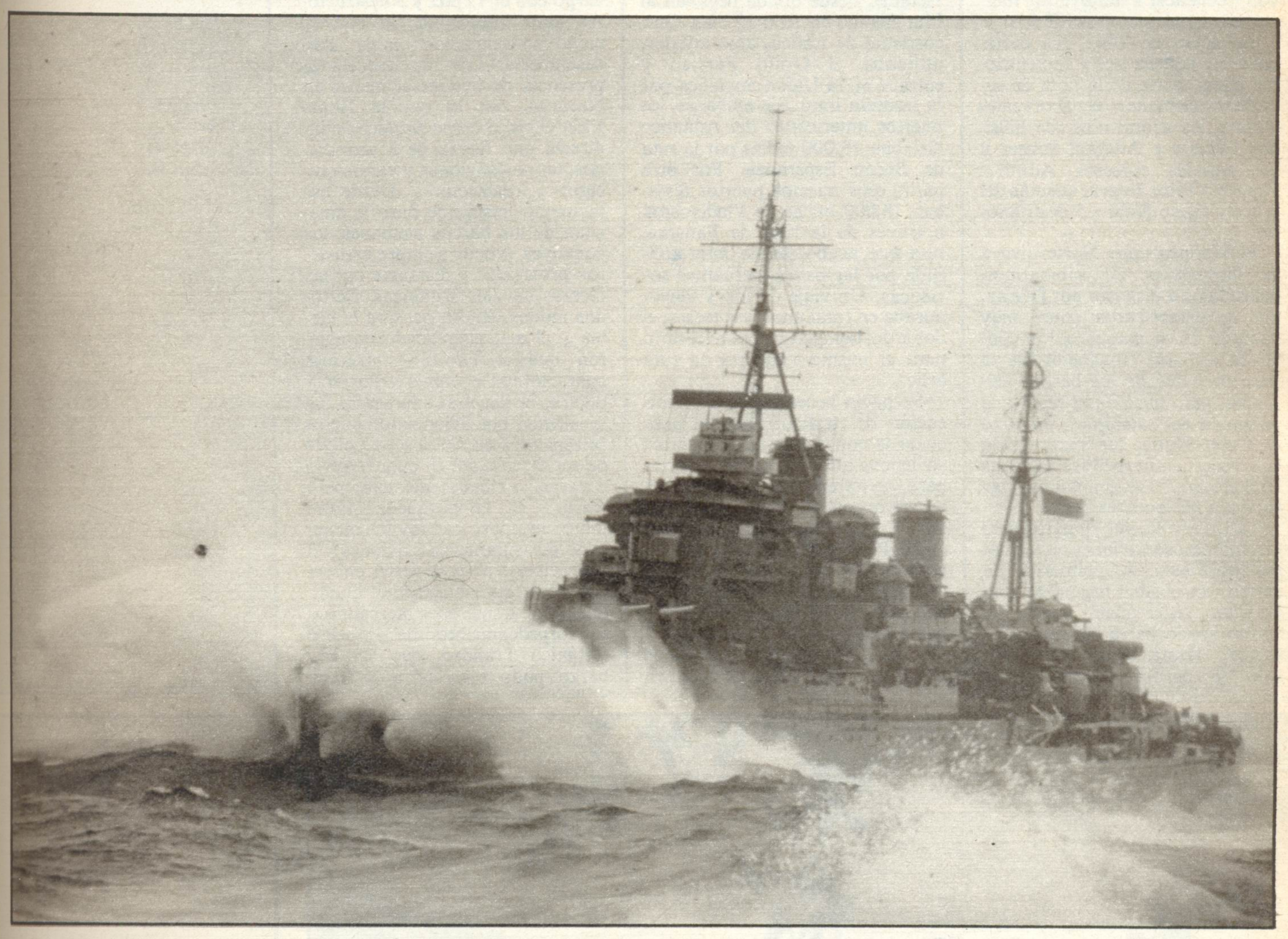
Tuvieron gran resonancia el hundimiento del **Wilhelm Gustloff** que llevaba a bordo 4.000 prófugos, el del **Goya** con 7.000 personas y el del barco hospital **Steuben** con 3.000 personas civiles, entre las cuales muchas mujeres, niños y heridos.

Las últimas incursiones aéreas contra las bases navales destruyeron las pocas unidades mayores que quedaban de la flota. Cuando Alemania depuso las armas, tras haber soportado una dura guerra por más de seis años, la Kriegsmarine se reducía a una exigua flota: los cruceros **Prinz Eugen** y **Nürnberg**, un escaso número de destructores y torpederos, algunas lanchas torpederas y dragaminas y una mínima cantidad de embarcaciones menores y auxiliares.

A la caída dramática del Tercer Reich tras la muerte de Hitler, uno de los mejores hombres de la Marina presidió el trágico final, el almirante Karl Dönitz, padre de los U-Boote y último jefe supremo de aquella Kriegsmarine que hubiera debido conquistar el dominio de la superioridad naval en el mundo.



La isla de los Osos



El crucero británico Kenya *navega por el Artico. Si bien los convoyes habían empezado a llegar a la URSS desde el verano de 1941, los alemanes no se dieron cuenta de la situación hasta el mes de enero siguiente y enviaron al Artico una buena parte de su flota de superficie: el acorazado* Tirpitz, *los acorazados de bolsillo* Lützow *y* Admiral Scheer, *los cruceros pesados* Admiral Hipper *y* Prinz Eugen, *el crucero ligero* Köln *y 5 destructores. Dönitz puso a disposición 20 submarinos y la Luftwaffe destacó cierto número de aviones a las bases nórdicas. Desde marzo de 1942 los alemanes pudieron ofrecer una resistencia sistemática al tráfico aliado; sin embargo, nunca pudo ser detenido el programa de la ayuda occidental; es más, desde finales de 1941, había sido incrementado de forma considerable gracias al aporte americano. (Londres, Imperial War Museum)*

Las operaciones en el Norte

Entre el verano y el otoño de 1941, la Marina británica organizó 7 convoyes con destino a Murmansk y Arkangelsk. Señalados con la sigla PQ, seguida de un número progresivo, iniciaron una larga serie de transportes destinados a hacerse famosos. En el crepúsculo permanente del Océano Artico, los barcos pasaban entre Islandia y las costas septentrionales de Noruega, dejaban al norte las islas Spitzbergen y se adentraban en el Mar Blanco, doblando por último la Península de Kola para descender hasta los dos puertos soviéticos. Los alemanes no se hallaban preparados para esa eventualidad y los valiosos buques mercantes, cargados de aviones y carros de combate para el Ejército Rojo, llegaron a destino sin sufrir apenas daños. En realidad dichos cargamentos, sustraídos a la no abundante producción bélica de la Gran Bretaña, navegaban hacia la Unión Soviética gracias a Churchill. Su intuición política le había permitido barruntar la ocasión: cuando muchos pensaban que la caída soviética era inminente, él dispuso una serie de planes urgentes, aun antes de que se hubiese concluido un pacto formal con Moscú. Si para Stalin dicha ayuda era preciosa, para Gran Bretaña representaba la seguridad de tener ocupada Alemania en Oriente, enfrentada a un enemigo imprevisible.

Texto e ilustraciones sacadas del volumen
«Grandi battaglie navali». C. 1981. Gruppo Editoriale Fabbri, Milano.
Traducción de Carlos Mazo

Los alemanes empezaron a darse cuenta de la situación cuando, en el umbral de 1942, tuvieron que hacer frente al invierno ruso y a la ofensiva soviética. Además, Hitler temía unos desembarcos en el Norte de Noruega, preocupación que le acompañó hasta el año 1944 y que le indujo con frecuencia a inmovilizar fuerzas en aquel sector periférico.

En enero de 1942, fue destacada en aquella zona septentrional buena parte de la flota de superficie alemana: el acorazado **Tirpitz**, los acorazados «de bolsillo» **Lützow** y **Admiral Scheer** y los grandes cruceros **Admiral Hipper** y **Prinz Eugen**, además del crucero ligero **Köln** y 5 destructores.

El Marinegruppe Norte tuvo a su disposición 20 submarinos, concedidos a disgusto por Dönitz, que se demostraron como muy valiosos en el ataque a los convoyes árticos. Trondheim fue la base principal de los barcos alemanes, pero también la recortada ensenada del Altenfjörd, próximo al Cabo Norte, fue pertrechada con redes antitorpedos, defensas antiaéreas y neblógenos para dar cobijo a las grandes naves.

La Luftwaffe, por su parte, destacó numerosos aviones en las bases nórdicas. A primeros de marzo fue posible organizar una ofensiva sistemática contra el tráfico aliado hacia la Unión Soviética. Hasta aquel momento sólo se perdió un buque de transporte, de los 110 que habían zarpado de Gran Bretaña.

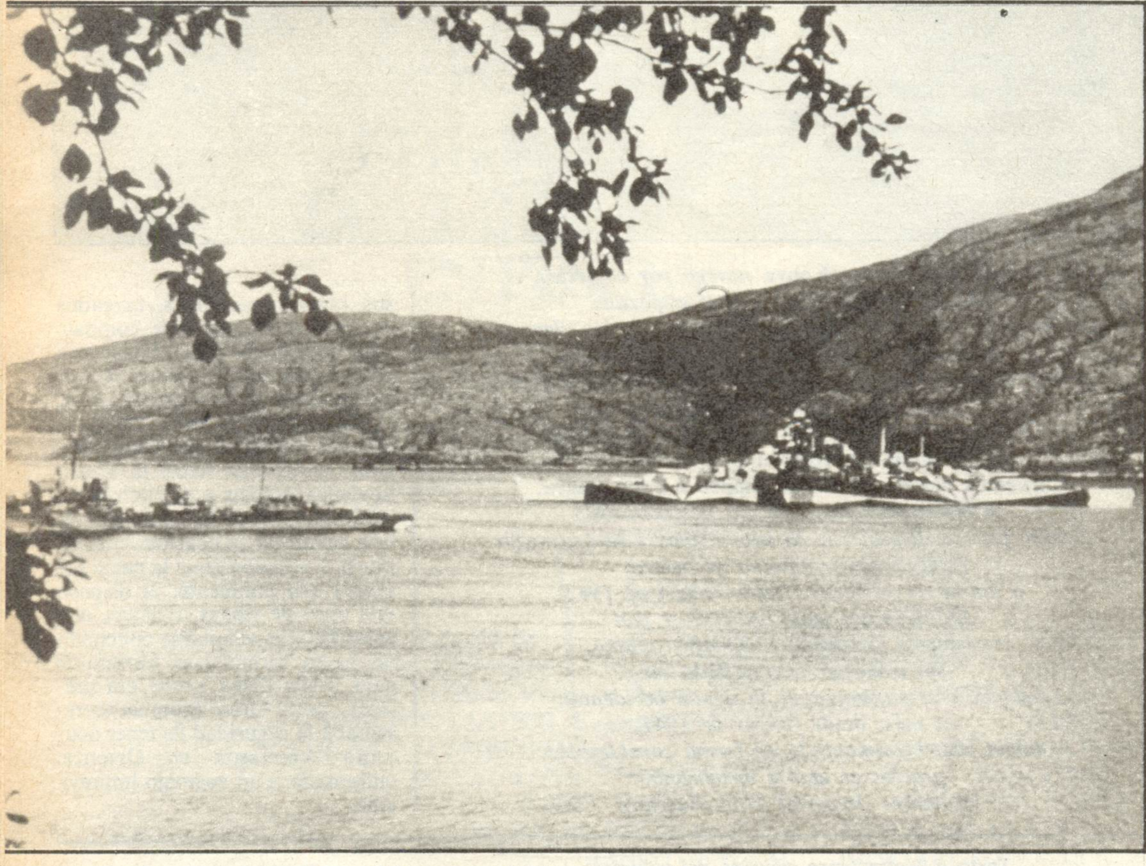
La ruta ártica no era la única que seguían los convoyes aliados, a pesar de que totalizase la cuarta parte de todo el tráfico porque resultaba más rápida. Los barcos que salían de los puertos americanos e ingleses se concentraban en Islandia, desde donde llegaban al Mar Blanco en 10 o 12 días. Otra corriente de tráfico, algo inferior, utilizaba el Golfo Pérsico y entraba en la Unión Soviética por la frontera iraní. Sin embargo, los puertos americanos del Atlántico distaban 15.000 millas por la ruta de Buena Esperanza. Por otra parte, esos mismos puertos distaban 18.000 millas de Vladivostok a través de la ruta de Panamá, ruta que acabó siendo muy utilizada por las naves mercantes soviéticas. Un viaje de ida y vuelta duraba en total unos seis meses, el doble del tiempo que era necesario para el mismo viaje por la ruta ártica.

Se hacía necesaria la diversificación del tráfico, no sólo para evitar la congestión de los puertos soviéticos utilizables, sino además para no ofrecer al enemigo una excesiva concentración de objetivos. Las pérdidas en la ruta del Golfo Pérsico, por ejemplo, no superaron el 8% de los cargamentos, mientras que las registradas en la ruta ártica aumentaron hasta el 21%.

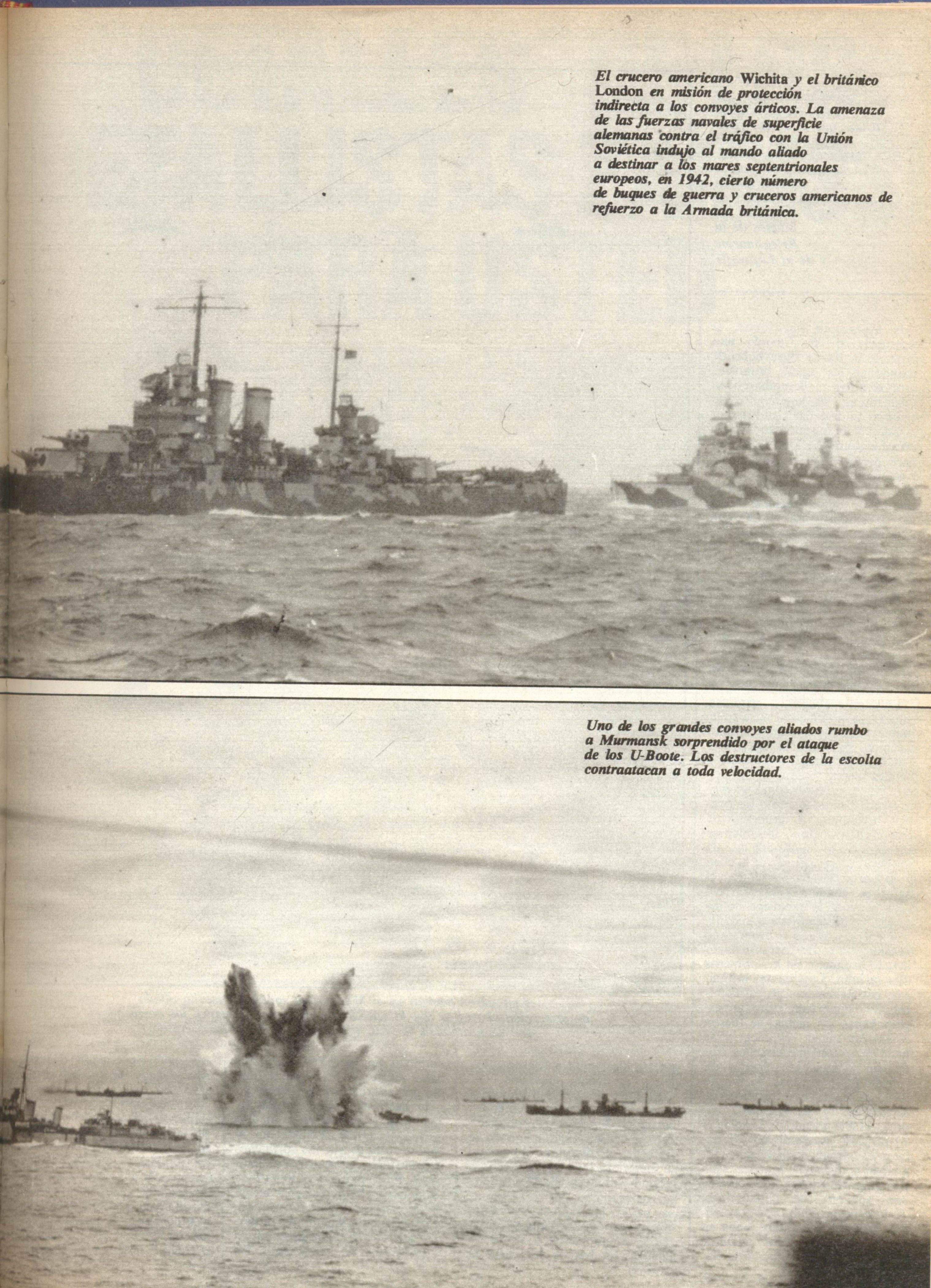
Con la entrada de los Estados Unidos en la guerra, el volumen de aprovisionamientos aumentó considerablemente; en efecto, durante los dos primeros meses de 1942, fueron enviados 857 carros armados medios y ligeros y 501 aviones de caza y bombarderos.

Cuando estuvieron preparados, los alemanes no perdieron tiempo. El 6 de marzo, el almirante Ciliax zarpó con el **Tirpitz** y 3 destructores para interceptar un convoy cuya aproximación había sido descubierta. Londres conocía la presencia de buques alemanes en Noruega, por lo que la Home Fleet destacó como protección indirecta una fuerza de 3 acorazados, un portaaviones y varios cruceros y destructores. Desde ese momento hasta que duró la amenaza de los barcos alemanes, los convoyes árticos siempre estuvieron protegidos a distancia por las fuerzas navales británicas. De todos modos, en esa ocasión la niebla y el mar encrespado impidieron que el **Tirpitz** estableciese contacto con el convoy. Por añadidura, el día 9 el acorazado fue localizado por aviones torpederos británicos y corrió el serio peligro de ser alcanzado. El buque volvió a zarpar a finales del mes, pero fracasó en la búsqueda. Entre tanto, un nuevo convoy fue alcanzado por submarinos, aviones y 3 destructores; se produjeron enfrentamientos que causaron el hundimiento de numerosos mercantes y el torpedeamiento del crucero británico **Trinidad**, que sin embargo pudo regresar a la base.





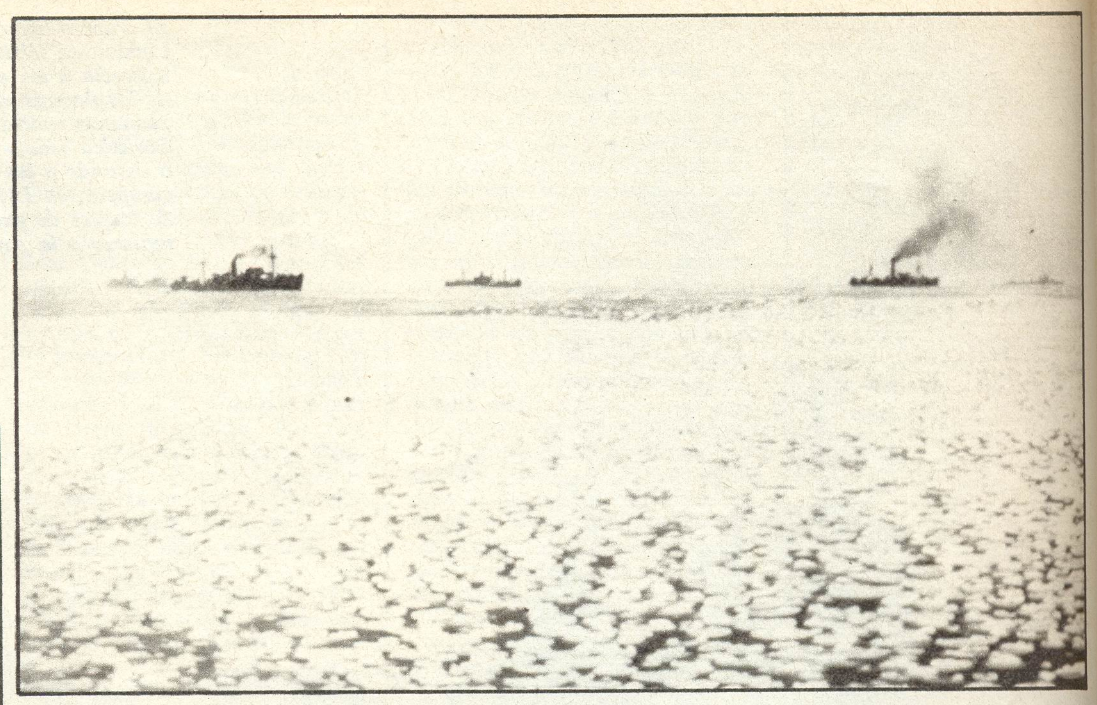
El acorazado Tirpitz *y el destructor Z 28 en un fiordo de Noruega, preparados para zarpar con el fin de interceptar los convoyes en travesía por el Artico*



El crucero americano Wichita *y el británico* London *en misión de protección indirecta a los convoyes árticos. La amenaza de las fuerzas navales de superficie alemanas contra el tráfico con la Unión Soviética indujo al mando aliado a destinar a los mares septentrionales europeos, en 1942, cierto número de buques de guerra y cruceros americanos de refuerzo a la Armada británica.*

Uno de los grandes convoyes aliados rumbo a Murmansk sorprendido por el ataque de los U-Boote. Los destructores de la escolta contraatacan a toda velocidad.

Un aspecto del mar helado que los convoyes aliados tenían que atravesar para llegar a los puertos soviéticos de Murmansk y Arkangelsk; durante la travesía tenían que salvar los ataques de los U-Boote, de los buques de la Kriegsmarine y de la Luftwaffe



Los alemanes perdieron el destructor Z 26. Cuando una parte de la Home Fleet hubo de abandonar las aguas británicas para efectuar el desembarco en Madagascar, los americanos no dudaron en destacar algunos acorazados modernísimos de la clase «Washington» y «South Dakota» para proteger los convoyes árticos, aún a pesar de la grave situación en el Pacífico. Ahora ya se trataba de concentraciones masivas de barcos —más de 30, con una fuerte escolta y la protección indirecta— que por lo común se cruzaban, en determinada zona, con un convoy de regreso.

En mayo de 1942 se registraron tres combates sucesivos en torno a otros tantos convoyes. Los alemanes utilizaron aviones y submarinos, pero en una ocasión emplearon también 3 destructores, de los que perdieron uno.

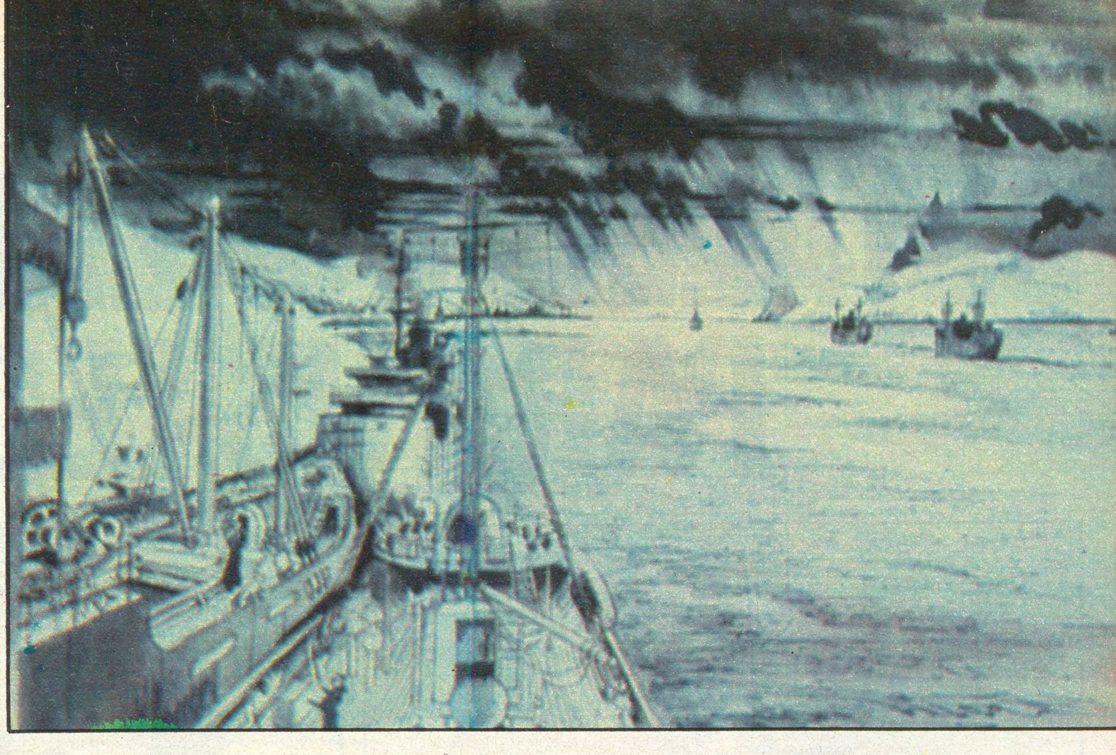
En campo aliado, las pérdidas empezaron a aumentar, si bien la mayoría de los transportes salió indemne; se hundieron el crucero británico **Edinburgh** y numerosos buques mercantes. La niebla, por otra parte, se reveló como un enemigo tan peligroso como los propios alemanes. A primeros de mayo, un acorazado británico se encontró de improviso con uno de sus destructores delante de la proa y lo partió en dos; mientras el barco se hundía, la presión del agua provocó la explosión de las cargas de profundidad, que dañaron al acorazado americano **Washington** en fila detrás del acorazado británico. En los primeros días de julio, 5 mercantes británicos, que navegaban por el Estrecho de Dinamarca entre un espeso banco de niebla, se fueron contra las minas británicas y se hundieron. Durante aquellos días ocurrió además la tragedia del convoy PQ-17. Estaba compuesto de 33 mercantes con tres naves de salvamento y un petrolero nodriza. Había partido de Islandia el 27 de junio escoltado por 21 buques y se dirigía hacia levante. Vigilaban a distancia 2 acorazados con un portaaviones, 7 cruceros y una veintena de destructores. Todo se desarrollaba con normalidad hasta el 2 de julio, fecha en que se produjeron los primeros ataques de aviones y sumergibles, que se prolongaron durante los días y las noches sucesivos.



Ataque aéreo alemán en el Mar Artico contra la escolta aliada de protección al tráfico con la URSS. En línea, se distinguen los acorazados americanos South Dakota *y* Alabama, *y el británico* Anson.

El 4 de julio, el Almirantazgo recibió un mensaje dramático: el **Tirpitz**, el **Scheer** y ocho destructores se habían hecho a la mar. Se dio orden de dispersar el convoy, de suerte que los buques alemanes no pudieran sorprenderlo con los barcos reunidos; sin embargo, de ese modo, los buques mercantes se quedaron prácticamente aislados y abandonados a su suerte mientras los barcos de guerra se juntaban para perseguir a las unidades alemanas. En realidad sucedió que el grupo «Tirpitz» regresó a la base sin haber entrado en combate, porque una orden estricta de Hitler prohibía que lo hiciese antes de que los portaaviones enemigos hubiesen sido eliminados. Entre tanto, los submarinos alemanes habían causado verdaderos estragos entre los mercantes, con el hundimiento de 22 barcos, además del petrolero nodriza y un buque de salvamento. De este modo se perdieron 123.000 toneladas de las 188.000 enviadas.

El desaliento fue grande en los ambientes aliados, y tanto fue así que, aun provocando la ira de Stalin, fueron suspendidos los convoyes. Hasta primeros de setiembre sólo se enviaron a la Unión Soviética cargamentos urgentes a bordo de un crucero y de algunos destructores, y se procuró suplirlos con el tráfico por el Pacífico y el Golfo Pérsico. Los alemanes no



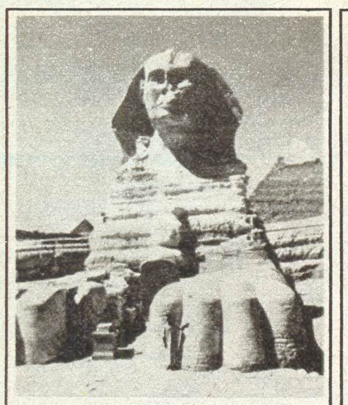
Un grupo de buques aliados en Murmansk, en el invierno de 1943

permanecieron inactivos. En agosto, el **Scheer** efectuó dos salidas, durante las cuales penetró en el Mar de Kara (aquí la espesa niebla le impidió avistar buque alguno) y bombardeó una isla soviética en la desembocadura del Yenisei, en donde un gran rompehielos y otros varios barcos se defendieron encarnizadamente: el primero fue destruido y diversas unidades sufrieron daños. En setiembre, el **Hipper** y una flotilla de cazatorpederos sembraron de minas la zona comprendida entre Arkangelsk y las aguas al noroeste de Novaya Zemlja. En los primeros días de agosto, dichas naves se dirigieron al Mar de Barents, y hundieron un buque cisterna y un cazasubmarinos soviético. Entre tanto, los rusos habían sembrado campos de minas en las aguas de la Península de los Pescadores. Esas aguas, casi siempre cubiertas de niebla, eran recorridas por los U-Boote, que a menudo sorprendían en ellas a la armada costera soviética.

Gran número de pequeños barcos fueron destruidos y profusión de minas colocadas en las entradas de los puertos y en los pasos marítimos más frecuentados. Para los náufragos que se debatían en el agua gélida representaba casi siempre la muerte cierta. Esta clase de tragedias se repitió a gran escala cuando, a principios de setiembre, se reanudaron los convoyes. El PQ-18 perdió 13 buques mercantes de 33 y un buque de salvamento; otro convoy perdió 4 barcos de un total de 15, además de un barco de salvamento y 2 buques de escolta.

Fueron destruidos además 3 submarinos.

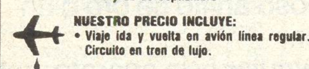
Los aliados suspendieron de nuevo los convoyes a pesar de las apremiantes peticiones de Stalin. En una carta del 7 de octubre al presidente Roosevelt, el jefe de la Unión Soviética declaraba que podía prescindir de carros armados, piezas de artillería y armas portátiles con sus respectivas municiones, pero que, en cambio, tenía urgente necesidad de aviones de caza modernos (por lo menos 500 al mes), camiones (8 – 10.000 al mes), explosivos, aluminio y géneros alimenticios. Además, pedía 20 o 30 buques mer-



TEMPLOS Y FARAONES
EGIPTO

SALIDAS: 3-6-10-13-17-20-24-27 y 31 de Julio
3-7-10-14-17-21-24-28 y 31 de Agosto
PRECIO: 78.900 PTAS. / 8 DIAS
Próximas Salidas: 4-7-11-14-18-21-25 y 28 de Septiembre

NUESTRO PRECIO INCLUYE:
- Viaje ida y vuelta en avión línea regular. Circuito en tren de lujo.
- EL CAIRO - ASSUAN - LUXOR
- Ciudad de El Cairo - Pirámides de Gizeh (Keops, Kefren y Micerinos) - La Esfinge -Templo del Valle de Kefren - Isla Elefantina - Jardín Botánico y Mausoleo del Agha Khan - Alta Presa de Assuan (la más gigantesca del mundo) - Canteras de granito -Templos de Karnak y Luxor - Travesía fluvial por el NILO en típico velero egipcio.
- De 1.ª categoría. En El Cairo HOTEL HOLIDAY INN
- Media pensión (excepto 7.º día)



CON LA COLABORACIÓN DE EGYPTAIR
50 ANIVERSARIO

LA ISLA DE LA FANTASIA
REPUBLICA DOMINICANA

SALIDAS: 5-12-19 y 26 de Julio
2-9-16-23 y 30 de Agosto
PRECIO: 99.900 PTAS. / 10 DIAS
Próximas Salidas: 6-13-20 y 27 de Septiembre

NUESTRO PRECIO INCLUYE:
- Viaje ida y vuelta en avión línea regular. Circuito interior en autocar (aire acondicionado)
- SANTO DOMINGO - SANTIAGO DE LOS CABALLEROS - PUERTO PLATA (Costa del Ambar) - SAMANA
- Alcázar de Colón - Catedral - Universidad -Atarazanas - Reloj del Sol - Museo Casas Reales - Fortaleza Ozama - Palacio Jesuítas - Museo Familia Dominicana - Mausoleo de los restos de Cristóbal Colón - Castillo de San Felipe - Playa Sosua...
- Por la Bahía de Samaná hasta la isla "Cayo Levantado" (almuerzo típico)
- De Lujo y Primera. En Santo Domingo: SHERATON HOTEL
- Media Pensión. Almuerzos o cenas en típicos restaurantes.

Y ADEMAS...
UNA NOCHE EN EL CASINO DE SANTO DOMINGO Y... CENA DE DESPEDIDA EN EL TIPICO RESTAURANTE "RINCON ARGENTINO"
CON LA COLABORACION DE SANTO DOMINGO - SHERATON HOTEL

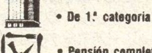




EL VALLE DE LAS ROSAS
BULGARIA

SALIDAS: 7-14-21 y 28 de Julio
4-11-18 y 25 de Agosto
PRECIO: 41.900 PTAS. / 8 DIAS
Próximas Salidas: 1-8-15-22 y 29 de Septiembre

NUESTRO PRECIO INCLUYE:
- Viaje ida y vuelta en avión, directo desde Barcelona
- SOFIA-PLOVDIV-BURGAS-KAZANLAK
- Catedral Alejandro Nevski - Iglesia de Santa Sofía - Monasterio de Rila - Valle de las Rosas - Instituto de Investigación de la Rosa...
- De 1.ª categoria
- Pensión completa



CON LA COLABORACION DE LA OFICINA NACIONAL DE TURISMO BALKANTOURIST



EL PAIS DE LA JUVENTUD
RUMANIA

SALIDAS: 3-10-17-24 y 31 de Julio
7-14-21 y 28 de Agosto
PRECIO: 39.900 PTAS. / 8 DIAS
Próximas Salidas: 4-11-18 y 25 de Septiembre

NUESTRO PRECIO INCLUYE:
- Viaje ida y vuelta en avión
- BUCAREST - CURTEA DE ARGES - SIBIU -BRASOV - SNAGOV
- Museo de la Aldea - Monasterio de Vlad El Empalador (Hijo de Vlad Dracul). Tumba de Mihnea Voda cel Rau (El Malo) - crucero por el Lago Snagov - Castillo de Bran... Clínica Otopeni (acompañada por un Doctor del gabinete de la Doctora Aslan)...
- De la 1.ª categoría
- Pensión completa

Y ADEMAS... OBSEQUIO DE UN LOTE DE PRODUCTOS ASLAVITAL Y GEROVITAL

CON LA COLABORACION DEL MINISTERIO DE CULTURA RUMANO



TENEMOS LA MAS AMPLIA GAMA DE VIAJES A SU DISPOSICION

SI VIAJAR ES VIVIR... VIVA CON NOSOTROS

VIAJAR ES VIVIR



C/. Caspe, 28
Barcelona-10
TELEX 50102

Tels. 317 90 20
302 78 53
y 302 72 97
A.V.G.A.T. 636

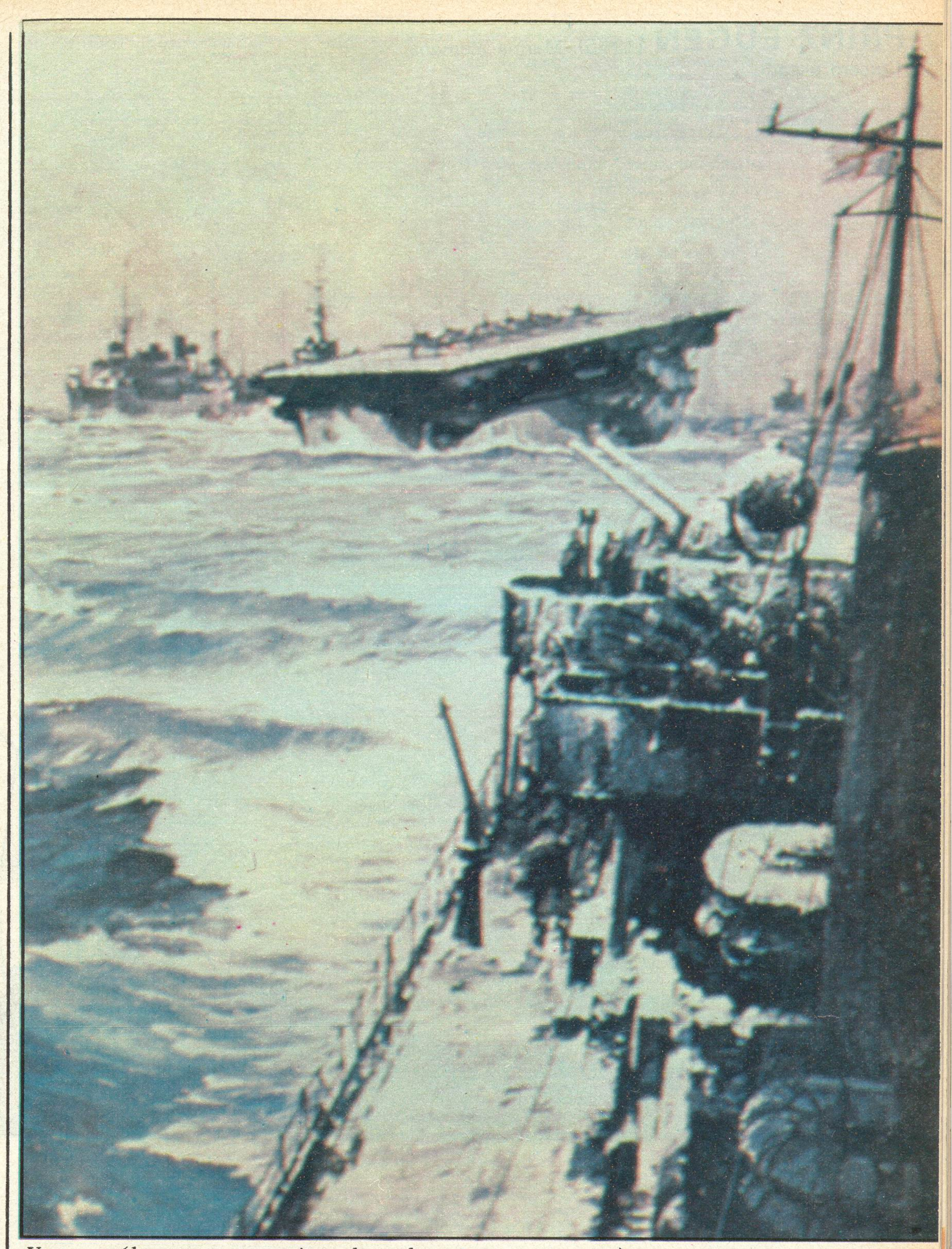
cantes para mantener el tráfico en el Pacífico. Los angloamericanos sólo pudieron enviar a Murmansk 37 buques aislados y sin escolta, de los que se perdieron 9, hasta el momento en que se vieron capacitados para restablecer los convoyes regulares a mediados de diciembre. No obstante, en esta ocasión cambiaron la modalidad de los convoyes: para no exponer demasiados buques al mismo tiempo, y para utilizar mejor las escoltas, cada convoy se dividió en dos secciones que zarpaban con un intervalo aproximado de una semana. En concomitancia con esta expedición, se preparaba el respectivo convoy de retorno, que podía utilizar la misma escolta en el tramo más peligroso de la travesía.

En los primeros tiempos todo fue bien y 100.000 toneladas de material llegaron indemnes a Murmask. Pero, el 31 de diciembre, fue interceptado un convoy de 14 buques mercantes, al sudeste de la isla de los Osos, por el grupo **Lützow-Hipper** con 6 cazatorpederos, que habia zarpado el día precedente. La escolta del convoy, compuesta de 2 cruceros y otros 17 barcos, se interpuso valerosamente entre los alemanes y el convoy, y logró defender todos los mercantes a cambio de la pérdida de un cazatorpederos y un dragaminas y varios desperfectos en otros cazatorpederos. Los alemanes sufrieron un grave revés en las calderas del **Hipper** y, más tarde, la pérdida de un destructor.

La recomendación hecha por el mando supremo de Marina, el S.K.L., de no exponerse a riesgos excesivos, indujo al mando en el mar a interrumpir la acción, lo que le brindó a Hitler la ocasión para organizar una escena descontrolada durante la que ordenó el inmediato desarme de todos los grandes buques, a los que consideraba totalmente inútiles. Reader presentó la dimisión y, el 30 de enero de 1943, fue sustituido por Donitz en el mando supremo de Marina.

Los convoyes árticos prosiguieron sin graves pérdidas durante los primeros meses de 1943; después, en marzo, fueron suspendidos porque la ruta del Golfo Pérsico fue considerada casi del todo segura. Entre tanto Dönitz había conseguido, gracias a su prestigio personal, que Hitler le diese permiso para poder mantener con todo el armamento algunos de los mejores y mayores buques, tales como el **Tirpiz**, el **Scharnhorst**, el **Lützow** y el **Prinz Eugen**. No obstante, la situación era bastante precaria.

Unicamente el **Tirpitz** estaba en Noruega y en pleno servicio, pues el Lützow tuvo que abandonar el Altenfjörd el 23 de septiembre para someterse a importantes reparaciones en Gdynia. El **Scharnhorst** y el **Prinz Eugen**, que prestaban de nuevo sus servicios en Alemania tras una larga reparación, intentaron en varias ocasiones la travesía hasta Noruega, pero siempre fueron obstaculizados por los aviones aliados. Tan sólo el acorazado lo consiguió por fin durante una tempestad. Los alemanes aprovecharon la ocasión para cañonear la isla de Spitzbergen a primeros de septiembre, con los dos acorazados y 10 destructores. Las aguas noruegas eran cada vez más peligrosas y los alemanes tuvieron prueba de ello el 4 de octubre, cuando un portaaviones británico pudo actuar impune al sur de Narvik, acción en la que destruyó o dañó 9 buques mercantes alemanes por un total de 40.000 t.r.b. En estas condiciones, los aliados decidieron proseguir otra vez con los convoyes árticos, adoptando en todo momento el método de los convoyes organizados en dos grupos.



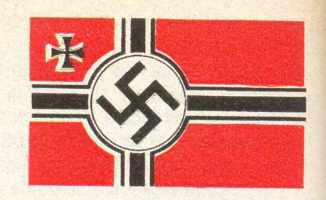
Un convoy (destructores, portaaviones de escolta, cruceros y mercantes) bajo condiciones atmosféricas adversas

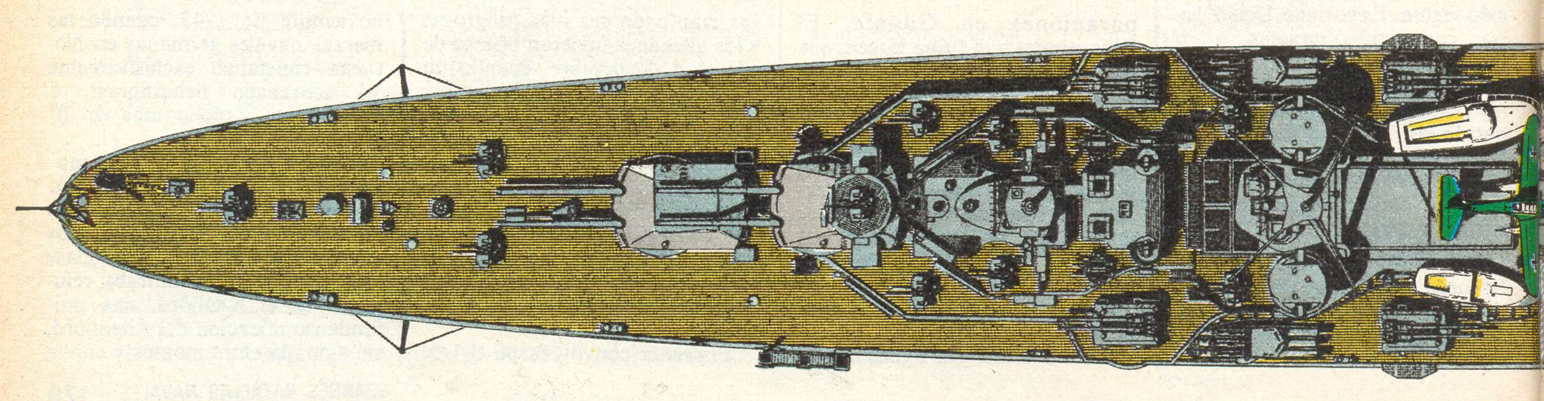
El primer convoy zarpó el 1 de noviembre de 1943, cuando las fuerzas navales germanas en Noruega constaban exclusivamente del acorazado **Scharnhorst**, 6 destructores y poco más de 20 submarinos.

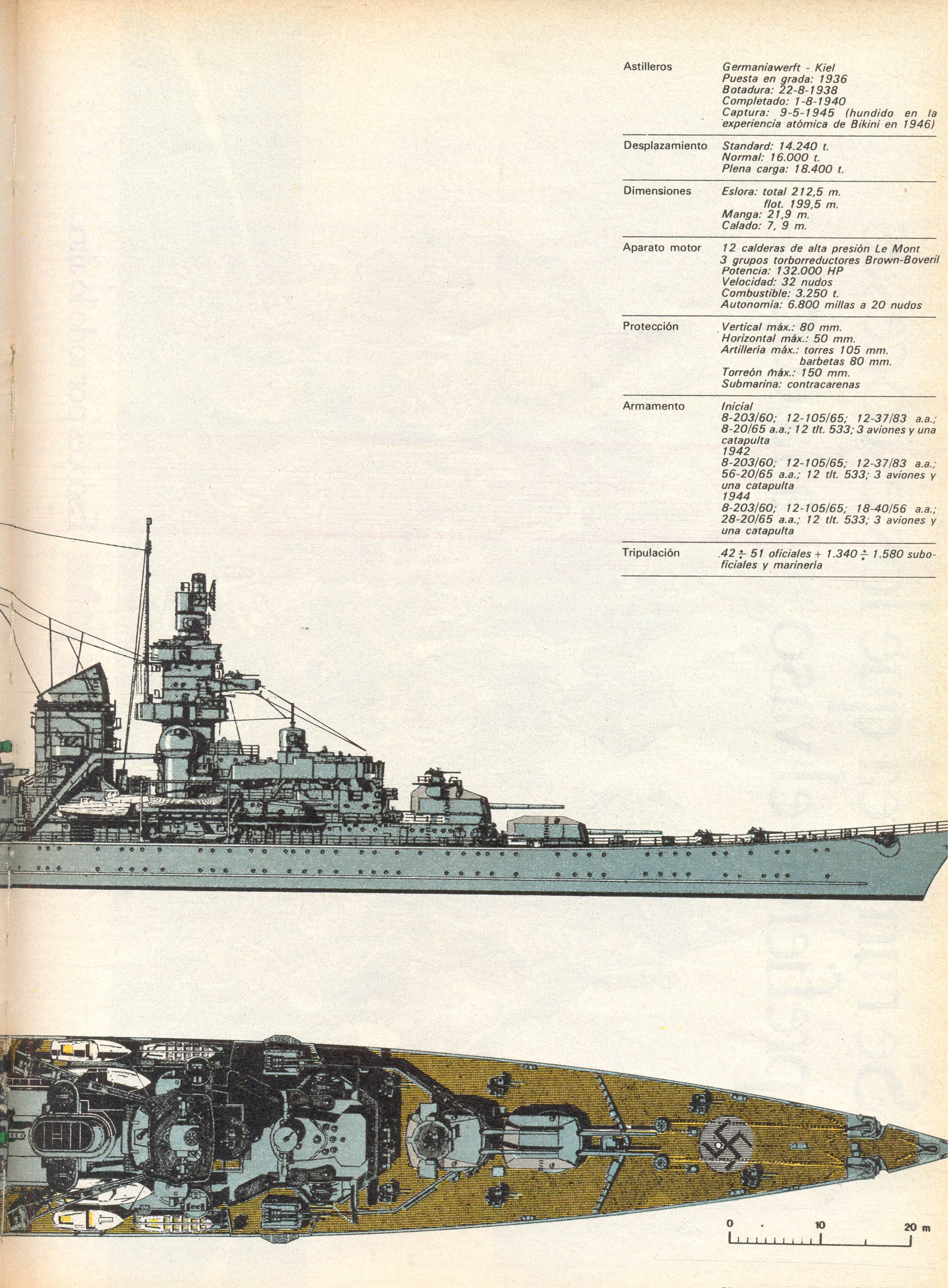
Tiempo atrás, el 22 de septiembre, el **Tirpitz** había sufrido daños, y había sido puesto fuera de combate, por varios pequeños submarinos británicos de la clase «X», cuando se encontraba refugiado en el Kaafjörd, una profunda ramificación del Altenfjörd, encajonada entre montes y con la

PRINZ EUGEN (1945). Marina alemana

Crucero pesado







Astilleros	*Germaniawerft - Kiel* *Puesta en grada: 1936* *Botadura: 22-8-1938* *Completado: 1-8-1940* *Captura: 9-5-1945 (hundido en la experiencia atómica de Bikini en 1946)*
Desplazamiento	*Standard: 14.240 t.* *Normal: 16.000 t.* *Plena carga: 18.400 t.*
Dimensiones	*Eslora: total 212,5 m.* *flot. 199,5 m.* *Manga: 21,9 m.* *Calado: 7, 9 m.*
Aparato motor	*12 calderas de alta presión Le Mont* *3 grupos torborreductores Brown-Boveril* *Potencia: 132.000 HP* *Velocidad: 32 nudos* *Combustible: 3.250 t.* *Autonomía: 6.800 millas a 20 nudos*
Protección	*Vertical máx.: 80 mm.* *Horizontal máx.: 50 mm.* *Artillería máx.: torres 105 mm.* *barbetas 80 mm.* *Torreón máx.: 150 mm.* *Submarina: contracarenas*
Armamento	*Inicial* *8-203/60; 12-105/65; 12-37/83 a.a.; 8-20/65 a.a.; 12 tlt. 533; 3 aviones y una catapulta* *1942* *8-203/60; 12-105/65; 12-37/83 a.a.; 56-20/65 a.a.; 12 tlt. 533; 3 aviones y una catapulta* *1944* *8-203/60; 12-105/65; 18-40/56 a.a.; 28-20/65 a.a.; 12 tlt. 533; 3 aviones y una catapulta*
Tripulación	*42 ÷ 51 oficiales + 1.340 ÷ 1.580 suboficiales y marinería*

entrada interceptada por una doble obstrucción de redes.

La batalla de la Isla de los Osos

La Marina alemana estaba decidida a demostrar a Hitler las posibilidades de sus grandes buques. Cuando, hacia finales de diciembre de 1943, aviones y sumergibles avistaron un convoy aliado por la ruta ártica, fue activado el dispositivo naval de Noruega.

Un aparato localizó el convoy en la madrugada del día 22, a unas 400 millas a poniente de Drontheim. En realidad se hallaban navegando los dos convoyes habituales: el que había sido avistado, con 19 buques escoltados por 10 destructores y unidades menores, se dirigía hacia Murmansk, a la vez que el otro —con 22 buques mercantes— se aproximaba procedente del mar Blanco y en aquel momento se encontraba a 250 millas a poniente de la Isla de los Osos. El almirante Fraser, comandante en jefe de la Home Fleet, partió de Islandia el 23 de diciembre con el acorazado **Duke of York**, el crucero **Jamaica** y 4 destructores para la protección indirecta.

Los U-Boote seguían de cerca el convoy que se dirigía hacia levante, el único que habían descubierto los alemanes. En la tarde de Navidad un submarino volvió a avistarlo; era esto lo que esperaba el almirante Bey, que aguardaba en el Altenfjörd con el **Scharnhorst** preparado para zarpar. El acorazado levó anclas esa misma tarde junto con 5 destructores, a las 19.00 horas, mientras varios submarinos se iban concentrando en la ruta del convoy. Se multiplicaron los avistamientos a medida que los buques mercantes avanzaban a la velocidad de 8 nudos en la noche ártica. La noticia de la salida de los barcos alemanes llegó a Londres casi de inmediato, probablemente a través del servicio de información de Noruega, y rápidamente le fue transmitida a Fraser. Al mismo tiempo los cruceros **Belfast**, **Sheffield** y **Norfolk** habían dejado el fondeadero en la bahía de Kola, con algunos destructores, para salir al encuentro del convoy. A las 03.39 del 26 de diciembre, cuando el Almirantazgo había comunicado a Fraser la presencia en alta mar del **Scharnhorst**, los barcos de Bey distaban del convoy unas 270 millas al suroeste; esto significaba que podrían interceptarlo en unas diez horas, siempre que conociesen la posición y el rumbo del mismo. El almirante británico fijó como objetivo prioritario el que el convoy resultase incólume aun a costa de fallar en la destrucción del **Scharnhorst**. Los grupos y las naves aisladas tenían que maniobrar con mucha seguridad,

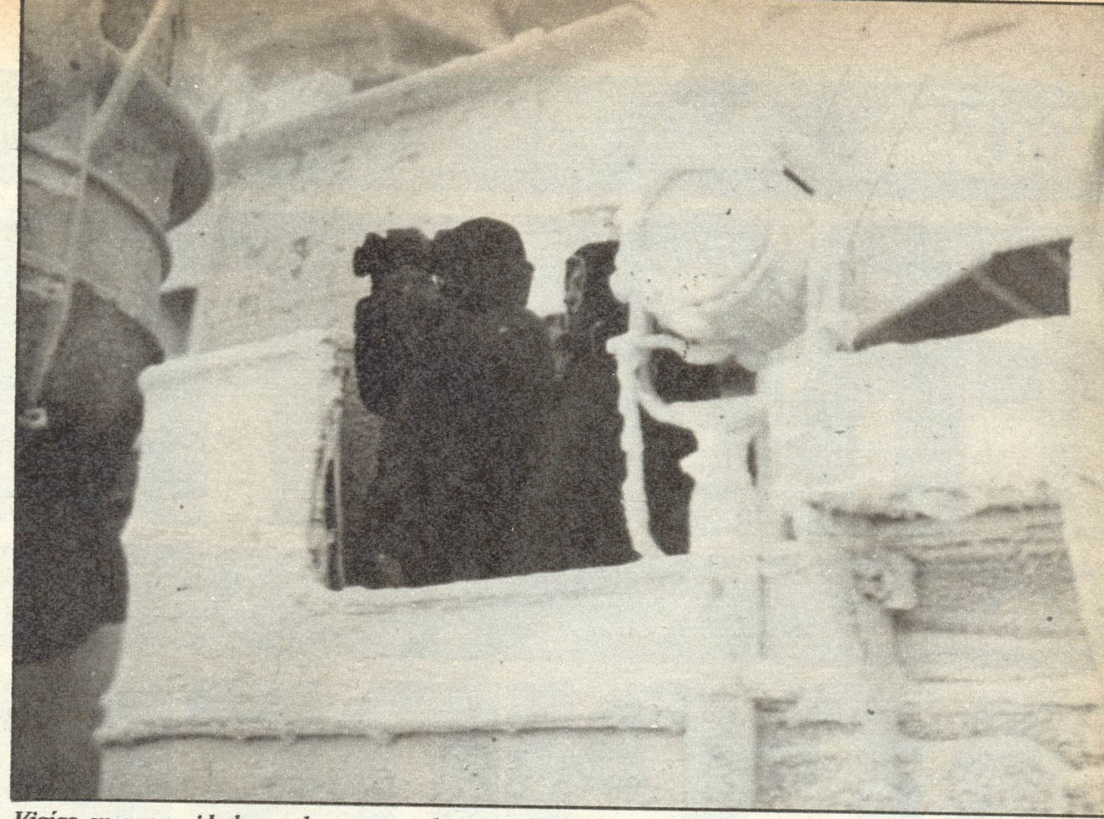
Base de sumergibles de asalto tipo «X», de un cuadro de Stephen Bone. El Almirantazgo de Londres confió a los «X-Craft» la misión de hundir el Tirpitz.



Las piezas de artillería del Scharnhorst *en el momento de disparar.*

coordinando los movimientos pero sin esquematismos ni vínculos demasiado rígidos. El **Duke of York** se encontraba aún demasiado lejos del convoy y, mientras Fraser ordenaba a sus barcos que aumentasen la velocidad a 24 nudos, confió a los cruceros de la 10.ª División (los de la bahía de Kola) la misión de proteger el convoy que, entretanto, había cambiado de rumbo en varias ocasiones para hacer tiempo. Las condiciones climatológicas empeoraban cada vez más, con mar de fuerza 7-8 del suroeste. Los cruceros maniobraban entre enormes olas con el fin de interponerse entre el convoy y la probable dirección del enemigo.

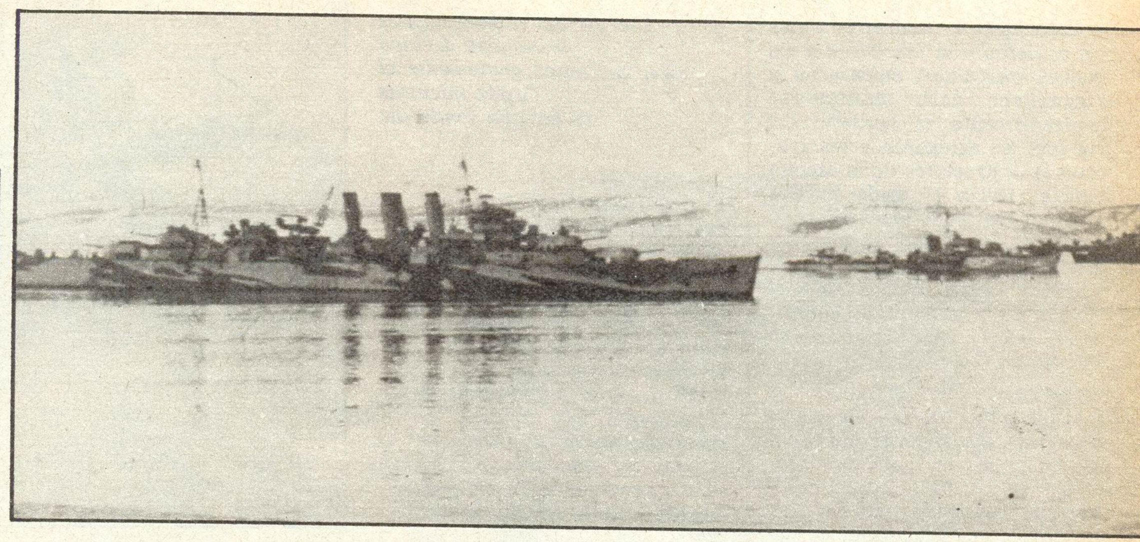
En caso de que el **Scharnhorst** se pusiese a tiro, tendrían que hacerle frente con decisión acortando las distancias a pesar de la disparidad de calibres, para, así, intentar hacer blanco en él. Se había previsto el empleo de proyectiles iluminantes que favorecerían la puntería y señalarían a distancia la zona del enfrentamiento. Los



Vigías en una unidad completamente cubierta de hielo en dirección a Arkangelsk

El gran Tirpitz *con sus poderosas piezas de 380 mm. alistadas para el tiro. Muy pronto su destrucción fue objetivo prioritario para los aliados y lo convirtieron en blanco de todo medio aéreo y naval. Fue puesto fuera de combate en septiembre de 1943 mientras se hallaba fondeado en el Kaafjörd; hubo más de cien muertos entre la tripulación.*

El crucero británico Norfolk *anclado en la bahía de Kola, tras la primera batalla de la Isla de los Osos en diciembre de 1943.*



destructores fueron agrupados en secciones de dos unidades, que contraatacarían con torpedos apenas encontrasen la ocasión favorable.

A las 08.40, la 10.ª División entró en contacto radar con el Scharnhorst: distaba 32.000 m. y se encontraba a unas 45 millas del convoy hacia el este - sureste. Como siempre, el radar tipo 273 para la localización naval funcionaba perfectamente. La situación era muy peligrosa para los británicos debido a que los buques alemanes se hallaban entre los cruceros y el convoy.

El crucero pesado Admiral Hipper, *otro fustigador del tráfico, compañero del* Bismarck *en la misión atlántica de 1941, en un fiordo noruego en 1944, cuando también la guerra en el Artico ya era desfavorable al Tercer Reich.*

En realidad, Bey no conocía la posición de los barcos mercantes; es más, había destacado 3 destructores para que fuesen en su busca, al tiempo que se alejaba hacia el sur con el **Scharnhorst**, con lo que perdió, sin saberlo, una ocasión que habría podido provocar una crisis en el plan de Fraser. A las 09.21, el **Sheffield** avistó el acorazado alemán a unos 12.000 m. Bey viró hacia levante y adoptó un rumbo casi paralelo al de los adversarios, mientras el **Belfast** iniciaba los disparos luminosos y el **Norfolk** abría un intenso fuego con los cañones de 203 a 8.800 m.

Durante aquel período de tiempo, los destructores alemanes habían localizado el convoy y, al no poder acercarse a causa de la fuerte escolta, lanzaron varios disparos con la intención de atraer la atención de su almirante. Sin embargo, nadie lo notó, ni siquiera los británicos. Por el contrario, a las 14.20 les llegó a estos destructores la orden de replegarse.

El encuentro entre el **Scharnhorst** y los barcos británicos se desarrolló enseguida a ritmo muy ágil. El acorazado aumentó la velocidad hasta los 30 nudos, pero los cruceros —más ligeros— no sobrepasaron los 24 nudos a causa del oleaje de proa, para evitar posibles averías. Al cabo de 10 minutos, la distancia aumentó a cerca de 21.000 m y la separación tendía a ser mayor. El radar de tiro alemán, netamente inferior al británico en cuanto a precisión y claridad, no permitía el tiro instrumental y, lo que era peor, barría un sector más bien reducido que impedía seguir con suficiente amplitud y tiempo los movimientos del blanco. Además, el **Scharnhorst** recibió un disparo en los aparejos, que dejó fuera de servicio la antena de radar situada a proa. Poco antes de las 10.00, Bey viró hacia el nordeste y poco después hacia el norte, maniobra que hizo temer a los británicos que se estuviese dirigiendo hacia el convoy.



Una de las embarcaciones británicas del tipo «X», que atacó gravemente al Tirpitz *mientras se hallaba fondeado.*

El acorazado HMS Duke of York, *que venció al* Scharnhorst *en la Isla de los Osos, navega por las aguas nórdicas. La batalla de la Isla de los Osos, último enfrentamiento entre las grandes unidades en aguas europeas, finalizó con el hundimiento del* Scharnhorst, *uno de los protagonistas de la guerra en el mar. Su desaparición señaló también el fin del poder marítimo de la Alemania nazi.*

Entonces, se reunieron todos los cruceros y se acercaron a los buques mercantes: empezaron a zigzaguear para mantenerse constantemente al nordeste del convoy. Se agregaron a los cruceros 4 destructores de la escolta directa. Hacia el mediodía, los aparatos de radar localizaron de nuevo al acorazado enemigo, y unos veinte minutos más tarde el **Sheffield** señaló: «¡Enemigo a la vista!». El fuego empezó de inmediato desde una distancia de 10.000 m.

Durante unos 20 minutos el mar fue sembrado por las primeras salvas, que levantaban inmensas columnas de agua alrededor de los barcos. En la dotación del **Norfolk** no existían, para los 203, los proyectiles de cordita de llamarada reducida, de suerte que los alemanes podían regular con facilidad el tiro apuntando a los vistosísimos fogonazos; al final, 2 proyectiles de 280 mm. cayeron sobre el crucero: una de las torres de 203 quedó fuera de servicio y fueron destruidas todas las antenas de radar. Cayeron numerosos cascotes sobre el **Sheffield.** Cuando los destructores británicos salieron a la descubierta para atacar con torpedos, el **Scharnhorst** se libró del peligro poniendo rumbo a 28 nudos, primero hacia el sureste y luego hacia el sur, perseguido a igual velocidad por el **Belfast** y el **Norfolk** que lo tenían localizado con el radar desde un poco más allá del límite de visibilidad. Entretanto, el **Duke of York** era informado con regularidad sobre el movimiento de la nave alemana. En cuanto al **Sheffield,** que tenía un incendio en las calderas, se vio obligado a quedarse rezagado.

Hacia las 16.47, Fraser se reunió con los cruceros. El **Belfast** comenzó los disparos iluminantes a 17.400 m. de la unidad alemana, mientras que el **Duke of York** y el **Jamaica** abrían fuego a 10.800 m. El radar de tiro tipo 284 M3 del acorazado británico no gozaba de un funcionamiento demasiado regular, pero el **Scharnhorst** fue completamente sorprendido con los cañones de grueso calibre en posición de descanso. La larga persecución mediante radar de los cruceros británicos no había sido captada por los aparatos de interceptación alemanes, por lo que el **Scharnhorst** tuvo que virar hacia el norte con el fin de alejarse. Sin embargo, lo que consiguió con esta maniobra fue acercarse al **Belfast,** que se encontró así a una distancia suficiente para poder lanzar sus torpedos; mientras tanto, el **Norfolk** abría fuego con los cañones de 203. El **Scharnhorst** fue sorprendido entre dos fuegos, con los cruceros británicos por un lado y el grupo «Duke of York» por el otro. Bey puso rumbo a levante, virando de vez en cuando hacia el sur para disparar algunas salvas contra el acorazado británico.

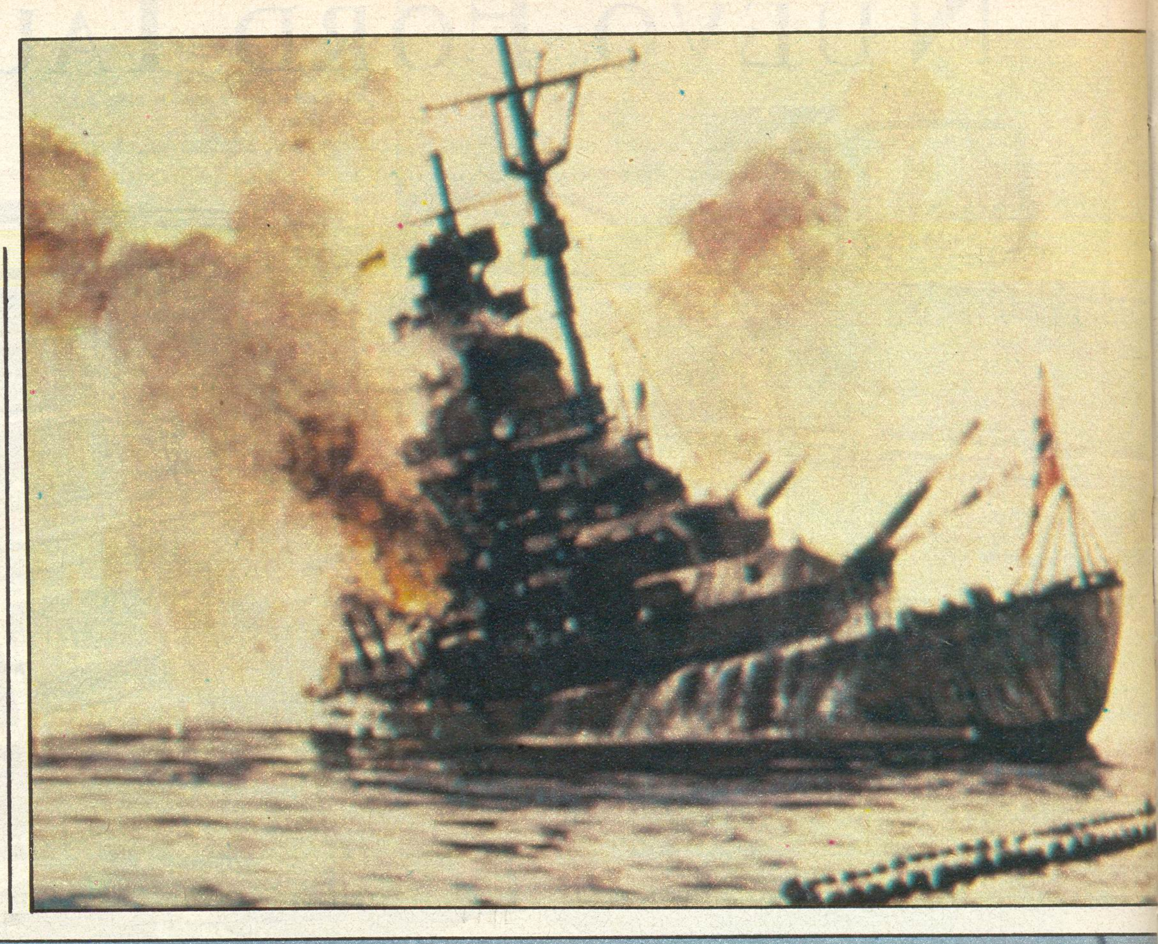
El **Scharnhorst** fue alcanzado al menos en tres ocasiones por los 356 del **Duke of York**; una torre de 280 quedó inutilizada y un disparo bajo la línea de flotación le produjo una vía de agua. Disminuyó la velocidad. A las 17.30 las secciones de destructores se lanzaron al ataque a través de los embates de las olas; el acorazado disparaba contra ellos, pero continuaban avanzando en medio de grandes surtidores de agua.

A 6.300 m. de distancia, respondieron con sus piezas ligeras y siguieron adelantándose hasta una posición útil para el lanzamiento. No menos de 3 torpedos estallaron contra el **Scharnhorst,** que viró hacia el sur en un intento de alcanzar las aguas noruegas. En uno de los compartimientos de calderas se había producido una explosión; un eje de la hélice estaba fuera de servicio y los sollados de proa estaban inundados. La velocidad no superaba los 20 nudos.

La distancia del **Duke of York** había aumentado por encima de los 18.000 m y el fuego fue suspendido por ambas partes a causa de la oscuridad.

Hacia las 19.00, el grupo

Hundimiento del Tirpitz, *en aguas de Tromsö, alcanzado por las bombas perforantes lanzadas con extrema precisión por los cuatrimotores Lancaster de la RAF (de un cuadro de Chris Mayger).*



«Duke of York» se encontraba otra vez a tiro y se reanudó el cañoneo; la distancia, que al principio era de unos 9.000 m, empezó a disminuir rápidamente hasta los 7.000 m, al tiempo que los destructores se alejaban hacia el norte.

El **Scharnhorst** fue alcanzado por numerosos disparos y, en casi media hora, su velocidad disminuyó hasta sólo 5 nudos. A las 19.28 Fraser cesó el fuego. El **Belfast** y el **Jamaica** se aproximaron al enemigo iluminando la escena con proyectiles iluminantes y con los proyectores encendidos. A unos 3.000 m. lanzaron los torpedos. El buque alemán se hallaba envuelto en una enorme nube de humo; a las 19.45, tras una gran explosión submarina, se fue a pique. Sólo 36 hombres de la tripulación se salvaron, y en el hundimiento perecieron todos los oficiales.

Más tarde, Hitler tendría palabras de censura para el repliegue

Un avión Avenger *despega del portaaviones* Trumpeter *que navega frente a las costas de Noruega junto al portaaviones* Implacable, *en segundo plano. Ambas naves estaban encargadas de mantener bajo control los movimientos del* Tirpitz, *contra el cual iban dirigidos los intensos ataques de la RAF y los vuelos en picado y el lanzamiento de torpedos de la Fleet Air Arm.*

de Bey, debido, según aquél, a un deseo injustificado de salvar el barco...

Epílogo en el mar del Norte

A raíz del hundimiento del **Scharnhorst**, la flota alemana se hallaba reducida a poco más que un símbolo. Tras la inmovilización del **Tirpitz** y el desarme del **Gneisenau** (cuya modernización se había pensado en un primer momento), quedaban el **Lützow** (que necesitaba importantes trabajos de reparación) y el **Scheer**, con los cruceros pesados **Hipper** y **Prinz Eugen** y los cruceros ligeros **Nurnberg**, **Leipzig** y **Köln**, además del viejo crucero **Emden**. En Bergen se encontraba en dique seco el crucero **Königsberg**, que todavía no había sido reparado desde su hundimiento en abril de 1940. Así, pues, todos los barcos útiles fueron enviados al Báltico, ya fuera para fines de adiestramiento, ya fuera para operar en apoyo del ejército contra los soviéticos.

Después de la invasión de Normandía, Churchill deseó contar con plenas garantías frente a eventuales sorpresas y decidió eliminar de modo definitivo el acorazado **Tirpitz**. La Fleet Air Arm ya lo había dejado con 15 bombas de 500 Kg. el 30 de abril de 1944, pero el primer ministro insistía para que la **RAF** lo aniquilase con las enormes bombas «Tallboy» perforadoras de 10.000 Kg.

Se realizó un primer intento en septiembre, en el que operaron varios cuatrimotores que despegaron de Yagodnik, cerca de Arkangelsk. Aunque los bombarderos llegaron hasta el fiordo prácticamente rozando las cimas de los montes para escapar al radar, los alemanes contaron de todos modos con el tiempo suficiente para cubrir de niebla la zona, y la incursión no arrojó resultado alguno. Sin embargo, el 15 de septiembre dio en el blanco una primera gran bomba. El 15 de octubre el buque fue trasladado a Tromsö para ser utilizado como batería flotante.

Ahora podía ser alcanzado por los bombarderos con base en Escocia, por lo que, en cuanto fue descubierto por un avión de reconocimiento del portaaviones **Implacable**, se estudió un nuevo plan. Tres días más tarde, a pesar de la niebla, le cayó una bomba muy cerca. Por último, el 12 de noviembre, una formación de cuatrimotores consiguió llegar hasta el fiordo bajo un cielo claro, mientras el buque disparaba con las piezas de grueso calibre y la defensa antiaérea sembraba el cielo de proyectiles.

Los bombarderos soltaron las bombas con gran precisión desde una cota de 3.900 — 4.000 m., e hicieron blanco en la nave con numerosos «Tallboy».



Los restos del Tirpitz *yacen semihundidos en las aguas del fiordo*

El **Tirpitz** volcó y se hundió en las profundidades, arrastrando consigo a cerca de 800 miembros de la tripulación.

Con el mes de enero de 1945 se inició, en el Mar del Norte, la fase final de la guerra. La Marina británica interceptaba los convoyes de evacuados de Noruega, y grupos de incursores forzaban los puertos controlados por los alemanes aplicando cargas explosivas en los buques mercantes.

Desde abril de 1940 hasta abril de 1945 se habían utilizado en convoyes hacia Alemania 30.500.000 t.r.b. de la flota mercante con cargamentos de materiales para los distintos frentes y con partidas de minerales de hierro. Las pérdidas se habían mantenido en un 0,5 % hasta enero de 1945, pero aumentaron a continuación hasta el 10 %. El poder marítimo de Alemania empezaba a declinar. Ya no quedaba ninguna unidad importante de la flota de superficie de la Kriegsmarine: ¡verdaderamente era el fin! Los sucesos que provocaron la guerra en 1939 impidieron la realización del orgánico Plan Z del almirante Raeder y obligaron a Alemania y a su Marina a combatir en una guerra naval de superficie con pocas, si bien excelentes, unidades; en consecuencia, la suerte ya estaba echada desde el principio frente a la superioridad aeronaval adversaria. No obstante, es innegable que estos pocos barcos, por lo general bien utilizados y que combatieron perfectamente en cada ocasión, dieron bastantes preocupaciones al Almirantazgo de Londres. ¿Qué habría ocurrido en el Atlántico y en los mares septentrionales si la Kriegsmarine hubiese estado en condiciones de enviar al mar la flota prevista en el Plan Z desde 1940?

CONVOYES ARTICOS HACIA Y DESDE LA URSS 1941-1945

RUTA ESTE

AÑO	N. CONVOYES	N. BUQUES ZARPADOS	N. BUQUES PERDIDOS
1941	9	64	1
1942	13	256	52
1943	6	112	—
1944	10	266	3
1945	4	95	2
Total Este	**42**	**793**	**58**

RUTA OESTE

AÑO	N. CONVOYES	N. BUQUES ZARPADOS	N. BUQUES PERDIDOS
1941	4	49	—
1942	12	188	16
1943	6	93	5
1944	9	251	4
1945	5	136	2
Total Oeste	**36**	**717**	**27**

El primer convoy hacia la URSS salió de Hvalfjörd el 21-8-1941; el último zarpó de la Clyde el 12-5-1945. El primer convoy de regreso partió de Arkangelsk el 28-9-1941; el último dejó el estrecho de Kola el 23-5-1945.